

유럽 우편기계화 전문가

1989년 10월에 스위스, 서독 및 네덜란드에 출장할 기회가 있었다.

출장의 제1목적은, 1991년 5월 13일부터 17일까지의 5일간, 일본에서 처음으로 개최하게 된 제10회 국제우편기계화회의에 관해, 제9회 회의의 주최국인 스위스우정청과 회의일정, 스케줄, 회의테마, 애니메이션(테마별 의장) 담당국 및 회의운영방법등에 관하여 협의하는 것이었다. 제2의

목적은, 스위스, 서독 및 네덜란드 우편사업의 기계화에 관한 실태를 조사하는 것이었다.

스위스, 서독 및 네덜란드의 우편사업기계화의 현상에 대하여 다음과 같이 소개한다.

먼저, 스위스, 서독 및 네덜란드의 우편사업등의 개요는 <표 1>에서 보는 바와 같다.

<표 1> 스위스, 서독, 네덜란드, 일본의 우편사업의 개요

구	별	스 위 스	서 독	네 델 란 드	일 본	
국	토 (km ²)	41,293	248,678	40,844	374,801	
인	구(천명)	6,540	61,170	14,660	121,372	
우 편 사 업 관 계	경 영 주 체	스위스 우편 전화전신 총국	연방 우편전기 통신성	우편전기통신성	우 정 성	
	직 원 수 (명)	39,809	273,312	63,278	141,083	
	우체국수(국)	3,774	17,748	2,624	23,778	
	차출함수(개)	20,680	111,873	17,881	162,800	
	1인당 차출통수	통상(통)	666.8	233.1	371.7	157.2
		소포(개)	30.3	4.0	0.3	1.6
	우편 물수	통상(천통)	4,413,579	14,254,743	5,468,700	19,235,700
		소포(천개)	200,254	247,338	4,300	197,834
	심	불 갈 라	황 색	황 색	적 색	적 색

- 주) 1. 출처는 UPU 우편업무통계표(1987년도)에 의함.
 2. 직원수는 영업부문, 금전업무, 대체직원등을 포함하고 있는것도 있고, 비교되지 않는것도 있음.
 3. 네덜란드의 현재의 경영주체는 네덜란드전기통신회사임.

〈표 2-1〉 집중국, 중앙국

국명 (局名)	무 린 겐	산젠포스트(베른1)	바 젤 2	프랑크푸르트 암 · 마 인	하 렘
국가명	스 위 스	스 위 스	스 위 스	서 독	네덜란드
도시명	취 리 히	베 른	바 젤	프랑크푸르트	하 렘
인 구	37 만명	14 만명	18 만명	60 만명	20 만명
국 물 면 적 (㎡)	140,000 작업동 1층, 관리동 1층	46,000 우편동 3층, " 5층, 관리동 8층	70,000 3 층 7 층	154,000 작업동 2층, 관리동 2층, 작업동 3층, 관리동 20층	27,000 1 층 2 층
지 하 지 상	작업동 2층, 관리동 5층				
완 성 년	1985	1965	1980	1983	1986
직 원 수 (명)	1,000 본무자 600 납 420 여 180 파트 400(본무자 환산)	1,600 본무자 1,200 파트 400 (본무자환산)	1,100 본무자 900 파트 200 (본무자환산)	5,000 본무자 2,500 파트 2,500 (본무자환산)	1,200 본무자 385 파트 815 (본무자환산)
근 무 시 간 시 / 주	42	42	42	39	40
취 급 물 수 (일평균)	소포 30만개 취급주의 1.5 // 우편자루 17 // 납입 (1.5만대)	서장 110만통 베른시내 55 // 소포 11만개 2.5kg미만 6 // // kg이상 5 // 베른시내 4 //	서장 107만통 소포 6.4 // 우편자루 5,500대	서장 도착 85만통 차립 250 // 소포 10 // 우편자루 1만대	서장 도착 150만통 차립 100 //

〈표 2-2〉 일반국

국명	류헨 나하드	기르헨웨르드	프랑크푸르트1	노 벨 · 웨 프
국가명	스 위 스	스 위 스	서 독	네 덜 란 드
도시명	베 른	베 른	프랑크푸르트	암 스텔 담
업무내용	창구, 사서함, 배달	창구, 사서함	창구, 사서함	창구, 사서함, 배달
완 성 년	1979	1980	1958	1988
건물면적 (㎡)	150	창구만 120	1,500	3,900
카운타	3	4	31	5
직 원 수 (명)	8 (내무 3) (외무 5)	7	2,100 (창구는 130)	250 (창구는 45)
취급물수 (일당)			70 만통	창구건수 4,700건 배달 8 만통

그리고 이번 실태조사를 위해 방문한 우체국은 스위스가 5국(집중국 2, 중앙국 1, 일반국 2), 서독이 2국(집중국 1, 일반국 1), 네덜란드 2국(집중국 1, 일반국 1), 합계 9국(집중국 4국, 중앙국 1국, 일반국 4국)으로 그 개요는 <표 2>와 같다.

1. 스위스

스위스의 국민 1인당 연간 우편발송통(개)수는 697통(개)으로, 세계 제1위이다. (통상우편물은 667통으로 세계 제2위, 소포우편물은 30개로 세계 제1위이다)

더우기 수도 베른에는 만국우편연합의 사무국이 설치되어 있다.

취리히 중앙역의 근처에 서있는 중앙우체국은 현재 증축공사중에 있고, 이 우체국에서는 처리데이타의 온라인화가 계획되고 있어 상당히 큰 기계화국이 될 모양이다. 1992년 완성예정으로 창구부분만 남기고 개축하여 서장, 소포를 취급할 예정이다.

○취리히의 뮌린겐국

취리히 중앙역에서 한정거장 거리로 베른쪽에 가깝게 서있는 소포전문의 집중국이다.

局舎는 현상설계의 당선작이며, 장소와 공간이 충분히 확보되어 있고(지하에는 410대의 직원용 주차장이 있다), 미국의 건축상도 수상한바 있다. 그런데 초근대적이어서 스위스의 풍토가 아쉽다는 말이 있고 찬부는 반반이라고 한다.

취급물수는 1일 약 30만개로 지역구분국의 역할과 지구의 배달업무를 담당하고 있

어, 일본의 지역구분국처럼 최고 바쁜 시간대는 저녁때부터 심야에 이르고 있다.

또한, 소포전문의 집중국은 그밖에 데니켄, 코르나방(주네브), 루체른, 바젤등 4개국이 있다.

[특 색]

- 직원(本務者)은 600명, 파트타임은 본무자 환산으로 1일 약 400명을 고용하고 있고, 그중 37%는 외국인이며 국별로는 20개국이상에 이르고 있다는 것이다.

- 수송수단은 철도편이 70%, 자동차편이 30%이다.

철도편은 도착이 200兩(最繁시간대는 20시 00분~6시 30분), 차립은 280兩(最繁시간대는 3시 00분~4시 00분)이다.

한냉지이기 때문에 철도편, 자동차편 모두 옥내발착이다. 자동차의 배기가스는 자동감시이나 충분하지 못한것 같다.

- 우편물은 2계층·2층발착으로 처리하며 파손과 처리속도를 배려한 우체국이긴 하지만, 벨트콘베이어의 저장 반송에 의한 마찰과 벨트콘베이어의 연결 낙차, 슈트에서의 충격에는 문제가 있다.

- 수송용기는 우편자루와 팔레트이고 우편자루에는 500g ~ 2.5kg의, 주로 카달로그종류의 우편물을 납입하고 있다.

- 우편자루는 OCT (overhead chain trolley conveyer ; 우편자루반송·구분장치)로 반송·구분하여 팔레트에 직접 낙하시키고 있으므로 충격이 크다.

- 팔레트는 3종류가 있는데 튼튼하며 일부 접는식의 팔레트도 사용되고 있다.

- 팔레트의 회전담퍼는 충격방지를 고려한듯 하나 1회전하여 만전을 기하지는 못하고 있다. 2.5kg까지의 것만 사용하고 있으나 처리속도를 올리기 위하여는 이 시스템의 사용이 불가피하다고 생각된다.
- 500g 이상은 소포로 취급하여 구분은 다이바다식의 소포구분장치(스위스의 콘트로닉社 製品)로 하고 있다. 다이바다식의 소포구분장치는 펜식 소포구분장치보다 값이 싸고 보수가 용이하므로 채용했다는 것이다.
소포의 打鍵作業은 여성이 하고 있는데, 심야근무는 오전 2시에 종료하므로 택시로 귀가시킨다고 한다.
- 250~500g의 우편물은 하루미(晴海)통상우편집중국에도 있는 하모니카식의 구분구에 투입하여 구분하고 있다.
- 두께가 얇은 것은 봉구분(棚區分), 깨지는 것과 규격외는 손으로 구분하여 처리하고 있다.
- 소포배달구는 140구(취리히 및 그근교), 배달요원은 200명(예비포함), 1인 1일 평균배달개수는 400~600개이다.
배달용자동차는 140대이며 20대마다 출발한다.
배달용자동차의 문은 앞쪽열림이고, 발착의 자동차간격을 단축하는등, 좁은 곳에서의 개폐에 효과적이다.
- 기계보수원은 40명, 당국과 취리히 주변국을 담당하고 있다.
- 매일, 매일의 데이터는 컴퓨터로 처리하고 있으나 우정국에는 온라인화가 되어있지 않아 페이퍼로 우송하고 있다.

○산젠포스트(베른 1)국

베른역에 인접한 곳에 건립된 이 국은 베른에서 가장 역사가 깊은 우체국이며, 건물은 베른우정국청사(최상층), 우체국사 및 철도우체국사의 3개 블록으로 구성되어 있다.

건물은 1965년에 개축된 후, 24년이 경과되어 현재는 협소하나, 역주변에 건물이 많아 증축의 여지는 별로 없다.

기계설비도 낡았고, 순차적 개선을 진행하고 있으나 업무상 주요한 우체국이므로 개선은 용이하지 않은듯 하다.

그러므로, 금후는 업무를 다른 우체국에 이관하게 될 것으로 생각된다.

[특 색]

- 직원(본무자)은 1,200명, 파트타임은 본무자 환산으로 약 400명을 고용하고 있다.
- 수송수단은 철도편이 80%, 자동차편이 20%이다.
- 서장구분기(서독의 AEG사 제품)는 일본의 우편번호자동판독구분기와는 달리 인쇄활자의 우편번호는 OCR(광학식문자판독장치)로 판독하고 바코드를 인광인쇄(熒光印刷)하여 그 바코드를 판독 구분한다. OCR로 판독되지 않은 인쇄활자의 우편번호 및 手書한 우편번호는 수작업으로 바코드를 인광인쇄하여 그 바코드를 판독해서 구분하는 방식이다.
1989년 4월부터 우편번호(4자리)에 더하여 지역명(시가지번호나 사서함의 번호)도 OCR로 판독하도록 하였다.

1차구분은 대구분으로 20구로 구분하고, 2차구분은 작은 구분구 140구로 구분하고 있다.

구분기의 처리속도는 32,500통/時~42,000통/時이다.

비디오코딩은 여성이 하고 있는데, 4자리 打鍵으로 3,800통/時·人이며, 평균 2.8~2.9자리 타건/통으로 되어 있다. 이는 거의 타이피스트의 속도와 같다.

또한, 비디오코딩작업은, 55분만에 5분, 90분만에 10분의 휴식시간이 설정되어 있다.

- 대형통상(파켓트=두꺼운것, 파속)구분장치(스위스의 다베리아사 제품)는 팬식이며 250~500g까지의 우편물을 대상으로 하고 있다.

팬의 경사각도의 방향을 진행방향과 역으로 하여 슈트의 중앙에 하물이 移載되도록 고안되어 있다.

- 소구분장치(다이바다식)는 1965년제로, 대상은 500g 이상의 소포다.
- 우편자루구분장치(다이바다식)는 커다란 우편자루를 여성 1인이 끌어내어 타건하여, 구분장치에서 직접 팔레트에 구분하고 있다.
- 배달구는 60구, 1일 1구 평균배달물수는 통상이 약 2,000통, 소포가 400~450개 정도이다.
- 역구내를 향해서 창구가 설치되어 있고, 창구취급시간은 7시 30분~18시 30분이다.

사서함은 2,500개가 있다.(무료)

- 특급편(라팻드 142)의 基他이기도 하다.(일본의 「초특급우편」과 같은 서

비스이다)

- 일반 고객을 대상으로 버스(우편버스, PTT가 경영) 터미널이 있다.

우편버스는 1일 500대 운행하며 승객은 약 6,500명이다.

○바젤 2국

스위스의 공업도시 바젤의 중앙역에 인접한 우체국이다. 중세의 호화건물이 협소해졌기 때문에 부득이 철거해버리고 1980년에 다시 건립한 것이며, 멋진 디자인으로 창구주변이 화려하게 보인다.

우체국창구에 들어서면 매점과 광고가 눈에 띈다. 이것은 민간에게 대여하고 있다는 것이다.

스위스에 있어서 국제우체국의 역할도 담당하고 있다.

[특 색]

- 직원(본무자)은 약 900명, 파트타임은 본무자 환산으로 1일 약 200명을 고용하고 있다. 현 국장은 이 국에 8년간 국장으로 있다한다.
- 팔레트는, 주종으로 3종류가 있고 어느 것이나 견고하게 되어있다. 재료가 튼튼하며, 차륜은 크고 조작이 용이하고 견인용의 장치가 붙어있다. 10량연결도 가능하며 2륜고정으로 밀면, 측면부분은 목재이다.
- 반송의 케이스화가 발전되어 인근국 상호간의 서장은 모두 케이스수송이다. 케이스는 서장구분기용과 일반용이 있다. 뚜껑이 있는 케이스도 있다.
- 서장구분기(AEG사 제품)는 산젠포스트(베른 1)국과 같은 방식이다. OCR은 인쇄활자우편물이며, 95%를 판독

하고 처리속도는 약 30,000통 / 時이다. 케이스와 스택카의 조합이 효과적이다. 비디오코딩작업은 여성이 하고 있는데 5~8%의 취소가 있고 한사람의 1일 작업시간은 3시간 이내로 되어있다.

- 스위스우정청으로서의 처음인 대형통상(프랫=얇은 것)구분기(AEG사 제품)는 4좌석 85구의 타건식(좌수로 우편물을 잡고 우수로 우편번호를 타건한다)이며, 처리속도는 약 10,000통 / 時·타이다. 그런데 비닐봉투는 구분이 곤란하다.
- 우편물의 공급에는 리프트·벨트콘베이어 및 롤라콘베이어를 사용하고 있다.
- OCT(기르겐사 제품)는 수평반송에 리니어모터를 사용하고 있다. 철도편이 주체이기 때문인지 우편자투의 취급이 많다. OCT의 기술개발에 성공한 유럽의 각국에서 이 형태가 사용되고 있다.
- 소포구분장치는, 다이바다식이며 스틸 벨트를 사용하고 있다. 공급벨트콘베이어는 엔드레스타입이고, 처리속도는 1,800개 / 시·대라는 것이다. 타건식으로 1라인 2인작업으로 타건수는 약 1,000개 / 시이다.
- 250~500g의 우편물은, 취리히의 무린젠국과 같은 하모니카식의 구분구(區分口)에 투입하여 구분하고 있다.
- 사서함은 2,000개 있다.
- 핵셀터가 의무화되어 있다.

○류첸나하트국

베른시 교외 10km정도의 지점에 있으며

목장이 인접해 있는 한가롭고 아름다운 곳에 있는 이국은 창구업무와 배달업무를 하는 우체국이다. 민간소유의 3층 맨션건물의 1층 일부를 우체국으로 사용(국사는 PTT 소유, 약 150m²)하며, 3좌석의 창구가 있는 사무실, 사서함, 우편작업실, 차고, 발착대가 있다. 그리고 사서함은 옥외를 면하여 설치돼 있다.

[특 색]

- 국장은 도급제로, 직원은 국장이 임명하며, 창구 3명, 배달 5명 합계 8명이다.
- 관할세대수는 1,500세대이다.
- 창구는 방탄유리(두께 19mm)를 천정까지 설치하고 그 개폐는 우편물의 크기에 따라 전동으로 3단계로 가동한다. 방법카메라(스윗치로 조작)는 필름 1초 1단면으로 사용된다. 창구취급시간은 7시 30분~12시 00분, 13시 45분~18시 15분 이다. 그러나 토요일은 7시 30분~10시 30분이다. 창구의 작업은 선채로 작업한다. 창구의 기계류로는 우편요금계기(저금 대체), FAX, 계산기, 창구회계기(저금·대체)가 있다. 사서함은 252개 있고 사용수는 약 150개 인데 무료이다.

○기르헨훼르드(베른 6)국

베른시내에서 주택과 사무실이 혼재하는 시가지속에 위치한, 창구업무만 취급하는 우체국이다.

4좌석의 창구사무실, 사서함, 우편작업실, 휴게실, 국장실이 있다.

이같은 우체국은 베른시내에 40국이

있다.

또한, 건물은 PTT 소유로, 근처에 박물관이 이전해 들어올 예정이다.

[특 색]

- 창구로비에 ITV 를 설치하고(반사거울의 뒤에) 있다.
- 조명은 가급적 자연광을 이용하여, 천창으로부터 부드러운 빛과 형광등을 루바(디스플레이 반사방지판)로 배광하고 있다.
- 空調는 온수난방으로 벽에 라지에타가 보인다.
- 롤팔레트의 건물방호에 목재를 사용하고 있고 바닥도 목재이다.
- 발착대가 건물의 구조상 없고, 유압리프트를 이용하고 있다.
- 천정에 매달은 등기복사기를 사용하고 있다.
- 사서함은 310개 있다.

2. 西 獨

서독 국민 1인당 우편차출통(개)수는 237통(개)(통상우편물은 233통, 소포는 4개)인데, 일본의 약 1.5배이다.

○프랑크푸르트 암·마인국

서독의 거의 중앙에 있으며, 철도망, 도로망의 중심인 프랑크푸르트역에 인접한 세계 최대규모의 기계화집중국이다. 건물은 작업동과 관리동으로 구성되며 지하 2층, 지상 3층의 작업동에는 700대를 수용할 수 있는 직원용 주차장(옥상), 열차홈이 있어 자동차의 발착도 옥

상에서 하고있다.

건설당시는, 똑같은 건물을 1동 더 예정했었으나, 대국이됨으로 인한 복잡성과 전체를 파악하기 곤란하다는 이유로 현재는 그 계획이 실현되지 않은채 있다. 이 우체국은 이대로도 굉장히 크다. 걸어서 돌아보아도 전체를 파악할 수 없다.

기계시스템이 전체를 덮어버리고 있는 그런 느낌이다. 대집중화는 효율화를 위한 하나의 수단이며, 거대국탄생은 시대의 요구이기도 했겠지만, 지금은 오히려 과중한 느낌이 없지않다. 현재 뮌헨에 센터를 건설중이지만 이처럼 크지는 않다는 것이다. 그러므로 근교의 뷔스바덴, 다르무슈다트, 오펜바하의 충실화를 고려하고 있는 모양이다.

[특 색]

- 직원(본무자)은 2,500명, 파트타임은 본무자 환산으로 1일 약 2,500명을 고용하고 있다.
- 수송수단은 50km이상의 지역은 철도편으로, 50km이내는 자동차편이다.
- 트레이에는, 우편취집용(마크 부착), 소형, 대형(삼입 마크부착)의 3종류를 사용하고 있다.
- 팔레트는 1m×1.2m×1.8m로 크며, 브레이크, 연결기가 설치되어 있고, 한 측면이 개방되어 있어 고무밴드로 정지시키도록 되어있다.
- 발착대가 없고 자동차로부터 포크리프트를 사용해서 짐을 내린다.(서독에서는 2국만이다)
- 케이스 반송라인은 리프트·벨트·롤

라·회전담퍼·스파이럴슈트(平鋼製)로 구성되어 있어, 정전기방지장치(銅帶)도 부착되어있다.

- 서장구분기는, 스위스의 산젠포스트(베른 1)국, 바젤 2국과 같은 방식이며, 1차구분구 20구, 2차구분구 180구(경사 집적)로 구성되어 있다.

비디오코딩작업(2,300~3,000통/시·인)은 여성이 하고 있고, 작업시간은 1일 2시간이내라고 한다.

구분기능력은 약 30,000통/시이다.

케이스라인과 구분기의 시스템이 효율적으로 되어있다.

- 소포구분장치는 슬랏트식이며, 700mm×200mm의 슬랏트(小割板)에 소포가 구분되고 지정된 위치에 운반되어 기울어짐으로써 구분슈트에 移載된다.

스피드는 1m/분에 약 5,000개/時·타건석은 1대에 4좌석이 있고, 타건은 앞 3자리에 의하고 모두 여성이 하며, 53구로 구분되어 있다.

슈트는 가스케이트 형태이고 스트레이지는 있으나 파손방지에 있어서는 뒤떨어진다.

- OCT는 우편자투를 직접 팔레트, 또는 슈트에 낙하시켜 구분하고 있어 충격은 꽤 크다.
- 팔레트티트퍼는, 팔레트에서 소포를 꺼내기 위해 팔레트의 개방면을 쳐들어 올려 경사지게하여 상부로부터 소포가 흘러 내리게하는 장치이다. 회전담퍼보다는 충격이 적으나 충분치 못하다.

○프랑크푸르트 1국

프랑크푸르트시의 변화가의 큰거리에

위치한 우체국으로서, 사람의 왕래가 많아 1일에 약 5,000명이 창구를 이용하고 있다.

취급물수는 1일에 약 70만통이다.

창구, 배달, 사서함, 안내카운터의 업무를 하고 있으며, 프랑크푸르트에는 이와 같은 우체국이 이밖에 6국이 있다.

뿐만 아니라 이 우체국은 우표의 취미센터로도 되어있으며, 또 전자우편의 중앙센터이기도 하다.

[특 색]

- 직원은 2,100명인데, 그중 파트타임은 30%, 남여비는 50% 썩이다.
 - 집배는 프랑크푸르트 2, 3, 4국에서 취급하고 있고, 배달구역은 3국에서 200구이다.
 - 창구는 31카운터가 있고, 창구요원은 130명(정보카운터 포함)이다.
 - 창구취급시간은 8시 00분~18시 00분이다. 그러나 목요일은 8시 00분~20시 00분(1989년 10월 5일부터 실시), 토요일과 일요일에는 11시 00분~16시 00분이다. 그리고 사서함은 6시 00분부터 취급하고 있고, 1,500개이다.
- 창구카운터는 천정까지 방탄유리로 되어있고 카운터내부는 1창구마다 구분되어 다른 작업자와는 분리되어 있다. 모든 작업이 완결형이어서 후방의 사람이 없다. 고객로비에서는 창구담당 직원밖에 보이지 않으므로 정연하고 기분이 좋다.

• EPOS 시스템

즉, 창구사무(저금·대체)의 컴퓨터화(닉스돌프사 제품으로 우편내무에서는

우표수입의 입력·영수증의 발행이 가능하다)를 1988년 10월부터 試行하여, 1989년 2월부터 실시하고 있다.

1993년까지에는 전국 20,000국을 목표로 하고있다.

투자액은 5억 도이취마르크라고 한다. 최종목표는 우편대체(對替)국의 13국과 저급센터의 2국을 온라인화하는 것이다. 단말장치회계기는 모니터 키이와 프린터로 구성되어 있고, 장점은 ①성력화, ②통계분석의 신속화이며, 단점은 ①CPU에 의해 처리하기 위하여 집중력이 감퇴하는 것, ②용량이 적어서 스피드가 늦다는 것이다.

- 고객로비를 중심으로하여 3측면을 창구, 한쪽을 정보카운터로 하고있다. 고객로비는 중앙에 커다란 화분을 배치하고 그 둘레에 필연대와 의자를 놓았다. 천정에는 자연광이 들어오게끔 하여 부드러운 빛이 들어온다. 분위기가 좋은 공간구성이다. 로비에서 편지를 쓰고 있는 사람들의 모습은 편안해 보인다.

3. 네덜란드

네덜란드의 국민 1인당 연간우편차출통수는 372통(개), (통상우편물은 371.7통(개), 소포는 0.3개이다)이며, 일본의 약 2.4배이다.

1989년 1월 1일부터 민영으로 이관되어 경영주체는 「네덜란드 전기통신회사」로 되어있다.

○하렘국

암스텔담에서 서쪽으로 차편 약 1시간

의 거리에 위치하며, 네덜란드에서는 가장 최신의 집중기계화국(지역구분국)이다.

국사는 단정하고 청결감을 주는 근대건축이고, 기계화국이면서도 천정은 높고 스페이스도 넓기때문에 기계에 파묻힌 느낌이 없다. 또 전망도 좋고 색채도 좋아서 기계와의 조화가 뛰어나다. 바닥은 전체를 프리액세스로하여 전기, 컴퓨터기기에 대응을 하고 있다.

네덜란드에는 이밖에 11개의 지역구분국이 있다.

[특색]

- 직원(본무자)은 약 400명이며, 파트타임은 본무자환산으로 1일 약 800명을 고용하고 있다.
- 자동차는 PTT 소유로, 발착대의 규격은 규정되어 있으나, 민간 자동차에도 대응할 수 있도록 유압리프트가 1대, 계량기가 바닥속에 묻히게 설치되어 있다.
- 대형 포크리프트는 팔레트 4대를 나란히 놓아 한번에 리프트될 수 있게 되었으므로 주로 열차홈에서의 운반에 이용되고 있다.
- 팔레트는 스위스, 서독에 비해 소형이고 매우 다루기 쉽다. 이것은 누구라도 조작할 수 있게 함을 기본으로 하고 있다는 것이다. 그 체격이 좋은 네덜란드인이 어떻게 이런것을 할까 생각할 정도로 꽤 형상이 좋다.
크기는 840mm×700mm×1,600mm이다.
- 팔레트티퍼는 스위스, 서독에 비해 하물에게 주는 충격이 적다. 팔레트를 소

형으로한 효과일것이다.

- 스파이탈콘베이어가 1층에서 2층으로 파속하지 않은 서장을 넣은 케이스를 반송하기 위해 설치되어 있다.
- OCT 는 거의 무소음형태이며, 기술의 높은 수준에 놀랄 뿐이다.
- 파손방지대책으로는, 팔레트필터(팔레트를 유압에 의해 上下로 움직여 우편자루의 낙하거리를 조정하는 장치)를 부착하고 있는데, 장치로서는 중장비이다.
- 서장구분기(네덜란드의 필립사 제품)는 수동으로 코딩에 의해, 바코드를 인광인쇄하여, 구분기에 공급하는 방식(처리속도는 약 30,000통/시)이며, OCR, 비디오코딩을 머지않아 배치할 예정이라 한다.
코딩의 작업실은, 조명, 색채, 프리액세스床, 실내의 吸音財등을 고려한 것으로 보인다.
- 수구분봉(手區分棚)에 계수관리장치가 설치되어 있다. 이장치는 구분봉의 한 칸 한칸에 光電管을 설치해서 서장 1통 1통이 가리워질 때마다 카운트되는 방식이다. 1회에 수통을 넣으면 카운트는 1통으로 되어버리는 난점이 있으나 계수관리의 의욕이 나타나고 있다하겠고, 현국장의 아이디어라는 것이다.

○노벨·웨프국

암스텔담시의 동쪽으로 8km의 주택가에 위치하며, 창구업무와 배달업무를 하는 우체국이다.

건물은 네델란드 PTT 가 설계를 담당하고, 민간의 개발회사가 건축한것인데,

토지·건물 모두 차입(25년계약, 이후는 계약갱신이 필요)하여, 1층과 2층은 우체국이, 3층은 민간이 사용하고 있다.
취급물수는 1일평균 80,000통이다.

[특 색]

- 직원은 창구 45명, 배달 195명, 공통 10명으로 합계 250명이다.
- 근무시간은 주 48시간이며, 배달은 6시 00분~15시 30분, 공통은 8시 00분~17시 00분, 야간근무는 23시 00분~7시 00분, 창구는 9시 15분~18시 45분으로 되어있다.
- 창구카운터는 스위스, 서독과 같이 방탄유리를 사용하여 천정까지 구절되어 있다. 개국 이래 이며 5건의 강도사건이 있었다는 것이다. 형식은 세부적으로는 다르지만 각국 모두 거의 비슷하다. 회계단말기에서는 통계처리를 하고, 그 날중에 賣上이 보고된다.
이국은, 다른 5국의 단말기를 관리하는 센터로서 컴퓨터가 있다.
우편용의 창구와 저금용의 창구가 따로 갈라져 있다.
우표등 금전에 관한 것은 저금창구에서 처리되고 있다.
- 기계류로서는 구분벨트콘베이어라든가(수구분용), 창구회계기(저금·대체)가 있다.

이상과 같이 9개 우체국에 대하여 개략적으로 소개했는데, 총괄적으로는 다음과 같이 말할 수 있다.

① 통상우편물의 처리에 대하여

통상우편물의 대중을 점하는 소형보통 통상우편물의 기계구분방식이 일본과 다

르다(일본은 우편번호를 직접 OCR에 의해 판독하여 구분하는 방식인데, 스위스, 서독 및 네덜란드는 인쇄활자의 우편번호를 OCR로 판독하여 바코드를 인광인쇄하고, 그 바코드를 판독하여 구분하며, OCR로 판독하지 못한 우편번호 및 수서한 우편번호는 수작업으로 인광인쇄한 바코드를 판독하여 구분하는 방식이다).

그러므로 이에 대하여 평가하기는 좀 난감하다. 手書한 우편번호의 처리에 과제가 있다고 생각한다.

② 소포우편물의 처리에 대하여

중력을 응용한 부분이 많기때문에 품질 관리의 면에서는 과제를 안고있다.

하렘국의 국장은 이를 개선할 필요가 있다고 인식하고 있었다.

③ 우편창구업무의 처리에 대하여

우편창구에서의 업무처리는 3개국 모두 현재로서는 이렇다할 기계화는 하지않고

있으나, 기계화의 추진은 금후의 과제라고 보아야 할것이다.

우편창구관계에서 관심이 끌리는 것은, 잘팔리는 우표(6종류정도)는 롤우표로 되어있다는 것이다. 또 창구카운터에서 1m 정도 떨어져 있는 창구로비의 바닥에 선이 그려져 있어, 앞사람의 비밀을 지켜준다는 뜻에서 줄서 있는 사람이 그선보다 더 앞으로 나가지 않도록 되어있다는 것이다.

④ 데이터처리에 대하여

3개국 모두 집중국에서는 일본과 같은 정도의 컴퓨터처리를 하고 있는데, 우정국등과의 온라인화는 거의 되어있지 않다. 이는 일반국의 데이터처리를 포함하여 금후의 과제라고 생각한다.

(무라다 다케시게, 의무국시설과)

(우정연구, 1990. 2. 3)